



TITLE:

モグール・ウルス後期の交通とその  
の掌握 --宿駅と通行証の観点から--

AUTHOR(S):

早川, 尚志

---

CITATION:

早川, 尚志. モグール・ウルス後期の交通とその掌握 --宿駅と通行証の  
観点から--. イスラム世界 2016, 86: 33-59

ISSUE DATE:

2016-10

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/219404>

RIGHT:

発行元の許可を得て登録しています.

『イスラム世界』 86, 2016 年 10 月, 33 - 59 頁

## モグール・ウルス後期の交通とその掌握 ——宿駅と通行証の観点から——

Transportation and its Control in the Late Mughūl Ulūs:  
From Perspectives on the Stations and the Passes

早川 尚志  
HAYAKAWA Hisashi

### Abstract

This paper examines control over transportation in Eastern Turkestan under the rule of the late Mughūl Ulūs (mid-16th to late 17th century), the dynasty that was pivotal in completing the process of Islamization in Eastern Turkestan.

Controlling transportation has always been of vital importance so that rulers retain their dominion and authority over a given territory, even more so in huge inland empires, like the ones that Muslims built in Eurasia during the Medieval Ages. This was the case in Eastern Turkestan going as far back as the time of the Western Turkic Khaganate. In the middle of the 13th century, this area hosted a well-maintained postal system known as “*yāmchī* system” under the Yuán dynasty. However, after the decline of Yuán dynasty’s rule, the rise of the Chaghatay Ulūs and under the rule of the Mughūl Ulūs, it is not well established what kind of control regulated transportation in this area.

In order to grasp the complexities of Mughūl Ulūs’s rule over Eastern Turkestan from the perspective of transportation three points of interest are discussed. First, the *manzil* network is examined in order to give a picture of the infrastructure of transportation in this area. Second, travel passes are explained: which authority issued them, what was granted through their possession, and what was the state of affairs of the actual caravans

and the security that was promised to them. Last but not least, the argument is concluded by analyzing the postal systems in East Turkestan under the Mughūl Ulūs, where, contrary to the era of Mongol rule, a failure of the stated system is acknowledged.

After giving an outline of the transportation system and the way in which it was governed during the late Mughūl Ulūs, the paper concludes that this represents a clear example of the failure of a transportation system in a country that was disintegrating.

## はじめに

本論文の目的は、チャガタイ・ウルスの東西分裂後ジュンガール部の興隆に到るまで東トルキスタンに蟠踞したモグール・ウルスの後期（16～17世紀）、即ち16世紀の南遷後におけるモグール・ウルス統治期の交通とその掌握について、宿駅網と通行証の観点から実態究明を行なうことにある。

モグール・ウルスの拠った東トルキスタンは古来東アジアから西アジア・欧州を結ぶ東西交通を扼する要衝の地であった（Yule 1913; Bretschneider 1910）。それゆえ、この地に興亡した諸王朝にとっても領内のかような交通の掌握は、広大な領域の情報伝達の掌握と共に死活問題であり続けた。このような政策を実行するために、当地の歴代王朝は領内に駅伝網を設置し、或いはそれによって領内の交通を支えることがあった。既に西突厥やウイグル可汗国において邸落（ulāgh）の名で知られる駅伝網が敷かれ（Minorsky 1948; 荒川 2010）、13世紀のモンゴル帝国治下でも、站赤（yāmchī）制が敷かれ領内の物流や情報伝達にあてられた（JG: I, 24; Boyle 1958: 33; 羽田 1909; 羽田 1930; Olbricht 1954; Gazagnadou 1994; Silverstein 2007）。これは元統治下の東トルキスタンにおいても同様であった（佐口 1943; 榎 1978a）。

14世紀に入ると、中原から元が明に逐われたのに連動してユーラシアの各地でモンゴル系政権の再編が進んだ。トルキスタンに拠ったチャガタイ・ウルスもその例外ではなかった。チャガタイ・ウルスは東西に分裂し、その西半はティムール朝の、東半はモグール・ウルスの占めるところとなった。内陸アジアはかくのごとく分断された。ユーラシアはこの時代からいわゆる「大航海時代」におけるポルトガル人のマカオ到来までを東西交通の「暗黒期」とし、この時期を、ユーラシアの東西交渉における海上交通路が陸上交通路に取って代わるに至った移行期間

であったとした (Yule 1913: 135-43; Abu-Lughod 1989: 181-82)。

しかし一方で、ダンコースや堀川の指摘する如く、陸上交通路もなおその重要性を保持しており、東トルキスタンもイスラーム諸国と明を結ぶ陸上交通路の東端を担い (D'Encausse 1970: 396-97, 401-06; 堀川 1991: 56-58)、嘉峪関を窓口とする明への「朝貢使節」や「朝貢貿易」の隊商の往来する経路となっていた (渡辺 1972)。実際に 1514 年に成立したオスマン帝国 (魯迷) からの使節団の情報に基づいて明領内で作成されたとされる『西域土地人物略』で描かれたのは、イスタンブールから嘉峪関に到るまでの陸路であり (堀 1978)、1516 年にイスタンブールで成立した「中国の書」ことヒタイナーマ (以下 KhN) で強調されたのも、後に紹介するように、モグーリスターン道、カシュミール道、ホタン道の三つの陸上交通路であった (KhN: 39; 早川 2015a: 89-90)。

かような隊商交易が如何に営まれ、モグールの統治者達がそれに如何に関与したかについては、シルクロードの交通に関する榎の研究が嚆矢となり、隊商の貿易の行われた環境、隊商の編成や行動について史料の紹介が始められた (榎 1974; 榎 1981)。榎はまた元統治下の事例に照らして駅伝制と交通の関係について注意を促し、1331 年に元が撤退した後の東トルキスタンにおいて駅制が存続したかについて問題提起した (榎 1978a)。その後、この問題を解決すべく、直後のチャガタイ・ウルスや、西半でその後を襲ったティムール朝についての研究が始められた (党 2004; 早川 2015b)。しかしモグール・ウルス自体の事例については当地の陸上交易の重要性にも拘わらず、榎による問題提起の後、モグールによる交通への関与及び駅伝制が存続したか否かの問題について十分な議論はなされず、双方とも専論を欠いたまま残された。榎自身の研究もあくまでシルクロード貿易の一般論を述べたものであり、ここで改めて関連史料を照合してその実態を再検討する意義は少なくない。このような検討は“Pax Mongolica”後の東トルキスタンの交通と交通掌握の実態を明かすのみでなく、この地における西突厥やウイグル可汗国、モンゴル帝国以降の交通システムの伝統が如何に継承・変容されて来たか、またそれが清代にどのように繋がって行ったかを再考する上で少なからぬ意味を持つことであろう。

そこで本稿では、モグール・ウルスの社会体制について概観した上で、モグール・ウルス領内で成立した諸史料と東西の地理書・旅行記等の照合を通して、同朝下で 16 世紀における南遷以降「宿駅 (manzil)」網が果たしたインフラとして

の意味と、その通行証の発給と保障内容について検討し、当地で駅伝制が如何に機能していたかを検証することで、ポスト・モンゴル期の東トルキスタンにおける国家と交通管理の実態の一端を明らかにしたい。

なお、本稿で利用した主要史料とその略号は以下の通りである。

【当事者史料】

TCh: Шāx-Махмұд ибн Мйрза Фазил Чурас (1976) *Хроника* (О.Ф.Акимушкина, ed.), Москва.

TK: Анонимный (2001) *Тарих-и Кашгар: анонимная тюркская хроника владельцев Восточного Туркестана по конец XVII века* (О. Ф. Акимушкина, ed.), Санкт-Петербург.

TR: Mīrzā Muḥammad Ḥaydar Dūghlāt (2004) *Tārīkh-i Rashīdī* (A. Gh. Fard, ed.), Tīhrān.

【第三者史料（旅行記・地理書及びそれに準じるもの）】

BG: Matteo Ricci (1942-1949) *Storia dell'introduzione del cristianesimo in Cina* (M. d'Elia, ed.), Roma.

BN: 間野英二 (1995) 『パープル・ナーマの研究 I : 校訂本』 京都 : 松香堂 .

CC: Kuun, G (ed.) (1880) *Codex cumanicus, Bibliothecae ad templum divi Marci Venetiarum primum ex integro editit prolegomenis notis et compluribus glossariis instruxit comes Géza Kuun*, Budapest

HM: Giovanni Battista Ramusio (1574) *Navigazioni e Viaggi*, Venezia.

KhN: 'Alī Akbar Kḥiṭā'ī (1993) *Kḥiṭāy nāmah: sharḥ-i mushāhadāt-i Sayyid 'Alī Akbar Kḥiṭā'ī, mu'āṣir-i Shāh Ismā'īl Ṣafavī dar Sarzamīn-i Chīn* (I. Afshār, ed.), Tīhrān.

JG: 'Alā'al-Dīn 'Aṭā Malik Juwaynī (1912) *Kitāb-i Tārīkh-i Jahāngushā'ī* (M. Qazwīnī, ed.), Leiden.

RHG: Golden, P. B. (ed.) (2000) *The King's Dictionary: the Rasūlid Hexaglot: Fourteenth Century Vocabularies in Arabic, Persian, Turkic, Greek, Armenian and Mongol*, Leiden.

TD: Ogier Ghislain de Busbecq (1771) *Augerii Gisleinii Busbequii omnia quae extant I. Legationis Turcicae Epistolae quatuor. II. Exclamatio sive de re militari contra*

*Turcam instituenda Consilium. III. Solimanni Turcarum Imp. Legatio ad Ferdinandum Roman. Caesarem. an. MDLXII. IV. Busbequii Legationis Gallicae ad Rudolphum II. Imp. Epistolae Liii. Praemissa est vita Auctoris. Summa cum fide ac diligentia denuo recognita & aucta locupletissimo Indice., Oxfordiae.*

ZNY: Mawlāna Sharaf al-Dīn ‘Alī Yazdī (1885-88) *Zafarnāmah*, I-II, Calcutta.

ZT: Ḥāfiẓ Abrū (1993) *Zubdat al-Tawārīkh* (K. Jawādī, ed.), I-II, Tih-rān.

行程記：陳誠（1964）『西域行程記；西域番國志』台北：華文書局：481-526.

番国志：陳誠（1964）『西域行程記；西域番國志』台北：華文書局：527-576.

明史：張廷玉（1974）『明史』北京：中華明史書局.

## I. モグール・ウルスの政治体制とその変容

本節ではモグール・ウルスの政治状況と社会形態について、先行研究を踏まえつつ概観し、本稿にて扱う交通状況の時代背景を概説する。モグール・ウルス統治期（1347/48年頃～1678年頃）の社会形態は16世紀初頭の南遷を境に、それ以前の遊牧社会、それ以後の定住・イスラーム社会に大別できる。

モグール・ウルスは元来ドゥグラート（Dūghlāt）部を中心に左右両翼に四部ずつを配した計九部のモンゴル・テュルク系諸部の集合体であった（BN: 148-149; 間野 1966: 24-30）。彼等は依然完全にはテュルク化されておらず、高昌故城出土のトゥグルクティムール（Tūghluqtimūr: r. 1347/48-1363）の勅書の中にはモンゴル語で書かれたものも知られている（Ligeti 1972: 216-21）。その本拠はイリ・ユルドゥーズ等の天山山中の諸溪谷に置かれ、ハーンのイル（ii）を中心にそれに従う各アミール（amīr）のイルが緩やかな連合体を保っていたことが知られる（ZT: 819-21; TR: 435-442; 間野 1966: 26-28）。一方で、タリム盆地への支配は間接的なもので、ヴァイス・ハーン以降徐々にその経略が進んだようである（ZT: 821; 嶋田 1956: 72-73; 間野 1964: 9-12）。

転機が訪れたのは16世紀初頭である。モグールはカルマーク、ウズベク、キルギーズ等の北方の新興遊牧勢力の攻撃とミールザー・アブー・バクル（Mīrzā Abū Bakr）の北進に押され、天山以北の主要な草原を悉く失い、タリム盆地の諸オアシスに定着するに至った（堀 1975: 23-26; 濱田 1998: 100-01）。これに伴い、その社会構造も大きく変容したことが知られている（間野 1966: 30）。

このような変化は以前からのイスラーム化・定住化の流れ（TR: 244）を決定的にした。従来の部族体制は弛緩し、TCh では新たなハーンが即位する度、各地の支配者に領土を安堵したり、新たな支配者を遣わしたりする事例がみられる。このような支配者には例えば「カーシュガルとヤーンギー・ヒサルのハークム職（*ḥukūmat-i Kāshghar wa Yāngī Hisār*）」が与えられ、部族よりも支配地との関係が強くなっていたことが窺われる（TCh: 49a, 15; 濱田 1992: 104）。臣下に土地が下賜される事例も散見される（TCh: 54b-55a, 28-29）。実際に、ルンド大学のヤーリング・コレクション（Jarring Collection）所蔵の 17 世紀のテュルク語文書 7 通の内 3 通は土地安堵に関連した文書であり、各々の土地の四至が道路、水路、他者の土地で以て明確に区切られている（濱田 1992: 105; Kim 2010: 70-71）。

このように、モグール・ウルスは 16 世紀初頭を契機にそれ以前の遊牧的性格を失っていき、定住・イスラーム的性格を強めていく。本稿で問題にするのは正しくこの定住後のモグール・ウルスにおける交通と掌握の諸問題である。

## Ⅱ. モグール・ウルスにおける宿駅網

本節では、モグール・ウルス統治下の諸道の宿場たる“*manzil*”に注目し、その実態を究明することで、当時の東トルキスタンの陸上交通を支えたインフラの存在について考察する。

### 1. “*manzil*”とその意味

本項ではモグール・ウルスにおける“*manzil*”について考察するにあたり、同時代史料と対訳辞典の照合を通し、その訳語の確定を行う。

“*manzil*”の語は、先に引いた KhN にて東トルキスタンの三道と共に言及されている。

（カタイへは）イスラームの地より陸路で三つの道がある。第一はカシュミール（*Kashmīr*）道、第二はモグーリストーン（*Mughūlistān*）道、第三はホタン（*Khutan*）道である。カシュミール道、ホタン道では住民が良く、水と牧草が豊富である。最初の 15 日行程（*rūz*）は水と牧草が少ないが、どの *manzil* でも人の背丈分掘れば豊かな水が湧き出る。一部の場所では腕尺分掘

ると水が湧き出る。(KhN: 39)

まず考えるべきは、かような“manzil”の語に如何なる訳語を充てるべきかである。*Encyclopaedia of Islam* (2nd Edition) によれば“manzil”の語の原義はアラビア語で「下馬・投宿 (nazala) する場所」に求められる。転じてこの語は地理書にて、より特定された意味で隊商が集落や隊商宿で投宿する地点、即ち「宿駅」に充てられるようになった。東方イスラーム世界ではこの意味に加えて遊牧民の「宿营地」の意味も派生したとされる (Elisséeff & Andrews 1991: 454-57)。

小野は当該箇所の“manzil”に対し、「投宿・下馬」とアラビア語の原義に則った訳語を充てている (小野 2010: 292)。これに対し、筆者は KhN の当該用語が地理的記述の文脈で現れていることから、更に積極的に、恒常的に「下馬・投宿」のなされる場としての「宿駅」の語を求め得ると考える。

これを裏付けるのがティムール朝の皇子イスカンダル・ミールザー (Iskandar Mirzā) のモグーリスターン遠征に際して附された ZNY による東トルキスタンの地理記述である。下に引用する通り、ZNY では“manzil”はその個数分の行程として距離単位にも用いられ、日数分の行程距離 (rūz)<sup>1)</sup> と使い分けがなされている<sup>2)</sup>。

ホタンからハーンバリグ (Khānbāligh) までは水場と耕地の道で、161 の宿駅 (manzil) がある。そこからカラーホージャ (Qarā Khwājah) までは 35 の宿駅があり、カラーホージャから嘉峪関 (Tiqā'ūl) へは 31 の宿駅がある。…中略…ホタンからカーシュガル (Kāshghar) へは 15 日行程 (rūz) で、カーシュガルからサマルカンド (Samarqand) へは 25 の宿駅がある。(ZNY: II, 219-20)。

- 1) 当時のモグール領内における一日行程は 16 世紀中葉の旅行記 HM の記述に詳しい。曰く、「毎日数ファルサング (farsenc/\*farsang) 進む。1 日の行程は 8 ファルサング (48km) であるが、その砂漠や山地では半分も進まないで、砂漠での行程は通常の行程の半分となる」(HM: 16r)。また、ここで現れるファルサング (A. farsakh / P. farsang) はイスラーム世界で広汎に用いられる距離単位で、概ね 6 km 前後に相当する (Houtum-Schindler 1888: 587; Hinz 1970: 61-63; Hinz 1991: 812-13)。史料毎にファルサフ (farskh)、ファルサング (farsang) と表記にばらつきが見られるが、本稿では取えて統一せず、原史料での表記を尊重した。
- 2) 当時、西隣のティムール朝でも宿駅間距離 (manzil) と一日行程 (rūz) は必ずしも一致しなかった。各々の指す距離関係については拙稿 (早川 2015b) を参照のこと。



実際にこれに先立つモンゴル帝国期には, “manzil” の語は単なる「下馬・投宿地点」としてのみならず「宿」の意味を以て用いられていた。この事実は当時の対訳辞典類から確かめられる。1330 年にヴェネツィアで成立したラテン語, ペルシア語, クマン語 (キプチャク・テュルク語) の対訳辞典 CC では, ペルシア語の manzelga (\*manzilgāh) はラテン語の ospicium (客室, 宿) の訳語で, クマン語で chonaclic (\*konukluk: 宿) と同義とされた (CC: 89)。1377 年にイエメンのラスール朝で成立したアラビア語対訳辞典 RHG では, アラビア語の manzil とペルシア語の manzilgāh に対し, テュルク語とモンゴル語で, kūsū yīr (\*kūshk yīr: 宿場の地) と qunāghū (\*qonuy: 宿) の訳語が充てられており, ゴールデンはこれを “stopping station, inn” と解していた (RHG: 201; Golden 2000: 249)。このように同時代の対訳辞典は CC と RHG のいずれも “manzil” の語に宿泊施設の意味を与えていることが分かる。

では, 当のモグール・ウルスにおける用例はどうであったのか。これについてはモグールの貴顕ハイダル・ミールザーの手になる TR の記述が手掛かりになる。ハイダル・ミールザーは KhN で述べられた三道のうち, 少なくともカシュミール道とホタン道について, モグール・ウルスの地理を記述する際, 各地の宿駅の存在についてもその筆を及ぼしている。彼はタリム盆地北縁のカシュミール道<sup>3)</sup>についてタシュケント・トルファーン間で「平均的行程で3ヶ月行程の道で, 90 の “manzil” がある」(TR: 525) とし, タリム盆地南縁のホタン道について「ヤールカンド (Yārkaṇd) からホタンまでは 12 日行程で, 道中の “manzil” のほとんどが村落 (ābādān) や集落 (ma‘mūr)<sup>4)</sup> であった」(TR: 508) としている。この際, 前者では, 既にタシュケント～トルファーン間の距離を日数で示しているのに, 加えて “manzil” の数を追記しており, “manzil” をただの「下馬・投宿」地点を示しているとすれば, やや不自然である。また, 後者の記述から, “manzil” がヤールカンド～ホタン間で「村落や集落」も含んで用いられているように, ある程度固定した場所を指していたことが窺える。

実際に TR では次の節で引用するカーシュガル～ヤールカンド間の地理記述の

- 
- 3) タシュケント (Tāshkand), アンディジャーン (Andijān), カーシュガル, アクス, チャーリーシュ (Chālīsh), トルファーン (Turfān), バルスキョル (Bars Kūl) を結ぶ道。HN に言うカシュミール道である。カシュミール道の比定については拙稿 (早川 2015a: 97) を参照のこと。
- 4) 原義通りには, 「水のある所と人の住まう所」。

一節にて、「リバートチからカラー・チャナークの間はこれらの manzil 以外、人の居住地は少ない」(TR: 427-28)とし、“manzil”がただの「下馬・投宿」地点である以上に、人の居住地であることを含意している。このことから“manzil”には恒常的な宿泊機能を持つ「宿駅」の語を訳語に充てることが相応しかろう。

以上より、モグール治下の東トルキスタンにおいても、少なくとも地理的な内容を扱う際には、先立つモンゴル帝国期と同様に、“manzil”の語は単に毎日の「下馬・投宿地点」ではなく、宿泊機能を含意した地点としての意味合いを持つ「宿駅」の訳をこそ求め得ると考えられる。

## 2. モグール・ウルスにおける「宿駅」

前項では、本稿で扱う“manzil”なる語が宿泊機能を含意した特定地点を示し、「宿駅」の語を訳語に充てることが適当たることを求めた。では、こうした「宿駅」の語で示される対象は具体的にどのようなものであったのだろうか<sup>5)</sup>。本項ではこの問題を解決すべく、モグール・ウルスの内部史料の TR や TCh の記述を比較検討する。

TCh はモグールのユールバルス・ハーン (Yūrbars Khān, r. 1667/68 – 69/70) が使節ミールザー・ティーニー・ビーク・ビークチーク (Mīrzā Ṭīnī Bīk Bīkchīk) をブハラのアブド・アルアズィーズ・ハーン (‘Abd al-‘Azīz Khān, r. 1645–80) へ派遣した際、途中通過したヒサル (Ḥisār) のアミールのビーク・ムラード・ビーク・カタガン (Bīk Murād Bīk Qataghan) 治下の滞在地を示すために「宿駅 (manzil)、隊商宿 (ribāt)、城邑 (qaṣabah)、街 (shahr)」(TCh: 77b, 83) の語を充てている。

この区分の類例は TR にも見られる。TR は先に引用したホタン道のヤールカンド～ホタン間「宿駅」に加え、カーシュガル～ヤールカンドの「宿駅」についても記述を残している。その記述は道中の「宿駅」の名称とその間の具体的距離も含む詳細なものである<sup>6)</sup>。

5) 西隣のティムール朝では宿駅には、まず都市や集落が用いられ、それが叶わない場合には隊商宿、天幕、果樹園が充てられ、このような投宿先が見いだせない場合は野営が行われた (早川 2015b: 41)。

6) 以下、本論では“manzil”に「宿駅」、 “mauḍī”に「村」、 “langar”に「宿泊所」の訳語を充てる。

かの川 (Qarā Tāzghūn)<sup>7)</sup> から 3 ファルサフの所に別の川があり, 名をクーサーン・ターズグーン (Kūsān Tāzghūn) という。ヤーンギー・ヒサール (Yāngī Hīṣār) の城邑 (qaṣabah) がこの川の畔にあり, これにまたがっている。この城邑はこの川で潤されている。カーシュガルからヤーンギー・ヒサールまでは 6 法定ファルサフである。ヤーンギー・ヒサールからカラー・チャナークという小さな村 (mawḍī') があり, 約 1 ファルサフである。その前からシャフナーズ (Shahnāz) 川が流れ, いくつもの村がこの川により栄えている。シャフナーズ溪谷がある。この川は西の山から生じ, カーシュガルからバダフシャー (Badakhshān) への道はこの溪谷を通る。カラー・チャナークから次の宿駅 (manzil) であるタークリーン・リバート (Tākīn Ribāt) までは 5 法定ファルサフである。ここから別の宿泊所 (langar) があり, 名をクーシュ・ゴンバド (Qūsh Gunbadh) という。良い宿駅で, シャフナーズ川により潤っている。全てがこの宿泊所のワクフである庭園があり, 往来の者達はここから利を得ている。別の宿駅のキジール (Qizīl) という名の村がある。塩分を含んだ川があり, 緊急の場合でなければ投宿 (nuzūl) せず, この宿駅はヤーンギー・ヒサールからヤールカンドまでの道の半ばである。キジールからクーク・リバート (Kūk Ribāt) まで 10 ファルサフである。クーク・リバートからヤールカンド地区の外縁のリバートチ (Ribātchī) へは類推するに 8 法定ファルサフである。リバートチからカラー・チャナークの間は上述のこれらの宿駅以外, 人の居住地は少ない。(TR: 427-28)

TR の記述から抽出できる地名区分の用語は「城邑 (qaṣabah)」, 「村 (mawḍī')」, 「宿駅 (manzil)」の三つで, この前後でカーシュガルとヤールカンドに用いられている「街 (shahr)」を含めれば (TR: 427-28), 全部で四つになる。この文中で「城邑」に区分できるのはヤーンギー・ヒサール, 「村」はカラー・チャナークとキジール, 「宿駅」はタークリーン・リバート, クーシュ・ゴンバド, キジール, クーク・リバート, リバートチである。「宿駅」に区分された五つの地名の内, 三つは「リバート」の名を冠していることから「隊商宿」であることが窺われ, クーシュ・ゴンバドは「宿泊所 (langar)」と表現されており, こうした地名が街, 城邑, 村

7) カーシュガル南郊外の川。ターズグーン (tāzghūn) はカーシュガルの方言で「川」を意味する (TR: 427)。

のみならず隊商宿、宿泊所も指し得たことが窺われる。同時に、「村」と表現されたキジールが「宿駅」とも表現されていることから、「宿駅」の語は先に確認したように集落の類いも含み得たことが確認できる。先に引用したTRのヤールカンド～ホタン間の「宿駅」が「集落や村落」であった（TR: 508）との記述もこの考察を補強する。

これらの記述から、「宿駅」は「隊商宿」と「宿泊所」のみならず、少なくとも「村」の類いをも含むことが明らかになった。この語は地理記述に際して「街」や「城邑」の語と併せて地名の区分に用いられる。では、「宿駅」に含まれた「隊商宿」と「宿泊所」の語はモゲール・ウルス内の史書ではどのようなものを指したのであろうか。続く二節ではこの両用語の内容について検討する。

### 3. 宿泊所 (langar) について

「宿泊所」の語はTRの先に引用した箇所にて、クーシュ・ゴンバドに対して用いられていた。ここは「良い宿駅」であり、その財源はワクフ財たる庭園によって賄われ、ここから往来の旅人が恩恵を被っているとされている（TR: 428）。

往来の旅人が如何なる恩恵を被っていたかについては、明の永楽帝の命を受けて繰り返し西域に派遣された陳誠の記述が参考になる。陳誠はその著書『番国志』で隣国ヘラート（哈烈 /\*Harāt）即ちティムール朝下の宿泊所を指して、以下のように述べる。

道傍に多く土屋を築く。朗兒哥<sup>8)</sup>と名づく。以て来往の人の留憩し、寒暑風雨の患を免れしむ。20里を1木頭と為す。或いは木頭毎に土屋一所を設く。

又、臘巴兒<sup>9)</sup>と名づく。内に飲食を設け、以て往来の饑渴の者に給す。（番国志：545; 周 1991: 71）

かような用語がモゲール・ウルス内でも用いられていたかについては、陳誠は明確な言及を行っていないが、ヘラートに関する記述が番国志の筆頭に来て、その習俗等の重複内容が続く各国の節で省略されていることから、この記述がペルシ

8) 周はこれを朗哥兒と修正している（周 1991: 71）。“langar”の音訳と思われる（早川 2015b: 27）。

9) ribāt「隊商宿」の音訳と思われる（早川 2015b: 27）。

ア語の“langar”一般についての説明であったと見ることも出来よう。この仮定が正しければ、TR が言うところの「宿泊所」の旅人に対する便益は往来の者に宿泊の便を提供することにあつたと想定することが出来る。

こうした「宿泊所」は 1419-22 年にかけてティムール朝のシャー・ルフ (Shāh Rukh, r. 1409-47) から明の永楽帝の許に派遣されたギヤース・アッディーン・ナッカーシュ (Giyāth al-Dīn Naqqāsh) の使節記にも記録されている。

ラジャブ月 19 日、スーフィー・アタ (Ṣūfī Ātā) という場所に到着した。テルメズの聖裔の一人、アーホンドザーデ・タージュ・アッディーン (Ākhwandzādah Tāj al-Dīn) という者がそこに宿泊所 (langar) を作って住んでおり、彼はカームルのムスリムのハーキムのアミール・ファフル・アッディーン (Amīr Fakhr al-Dīn) の娘婿である。(ZT: 821)

わざわざスーフィー・アタの宿泊所について特筆している所からすると、或いはナッカーシュは当地でこのタージュ・アッディーンの宿泊所に宿泊したのかも知れない。この宿泊所の建設はカームルのハーキムの娘婿によって行われたことから、こうした宿泊所の建設・運営はある程度の有力者によって行なわれていたことが想定される。

#### 4. 隊商宿 (ribāt) について

イスラーム世界共通のこととして“ribāt”の語がいわゆる隊商宿を指すことは論を俟たない (Chabbi & Rabbat: 798-99; Kīyānī & Kleiss 1990: 493-95)。先に引用した TR では、カーシュガル～ヤールカンドの間で記述された宿駅の内、タークリーン・リバート、クーク・リバート、リバートチの三つがその名称にリバート (ribāt) の語を含み (TR: 428)、各々その名の通り隊商宿を指したものと考えられる。

TR の当該箇所記述からは各々の詳細な形態や来歴は詳らかでないが、モグール・ウルス期のものとしてよく知られた隊商宿が一つある。アートバーシー (Ātbāshī) 近郊、チャドウル・キョルのほど近くに今なおその遺構の残存する、

いわゆるターシュ・リバート (Tāsh Ribāt)<sup>10)</sup> である (TR: 86; Bregel 2003: 87-88; Barthold 1962: 145)。

ムハンマド・ハーン (Muḥammad Khān) はチャドウル・キョル (Chādir Kūl) の山道の北側に隊商宿 (ribāt) を石で作った。かの地に建てられたような巨大な石造建築はカシュミールの建物の他に見たことがない。(TR: 86)

この隊商宿は後世アブド・アッラーフ・ハーン (‘Abd Allāh Khān, r. 1591/92-1609/10) の時代にも残存しており、TCh においてもその対カルマーク遠征に際してその記述が見える。

ことの説明はかくの如し。アートバーシー (Ātbāshī) にカルマーク (Qalmāq) の数世帯が住んでいるとの情報が入った。… (中略) …このようにしてスルターンは隊商宿 (ribāt) に到った。この地に、ミールザー・ウルグ・ビーク (Mīrzā Ulugh Bik) が天文台を建てたのと同じ頃、ヒズル・ホージャ・ハーン (Khidr Khwājah Khān) の子ムハンマド・ハーン (Muḥammad Khān) が隊商宿 (ribāt) を建てた。この建物は石造りであった。(TCh: 75b, 78)

これらの記述から、件の隊商宿 (ターシュ・リバート) が石造りの独立した隊商宿で、集落等を伴わなかったことが窺える<sup>11)</sup>。このことから、隊商宿は TR に見るように既存の集落とは別個に設置され、ターシュ・リバートの例のように、その建設に有力者が関与した事例が指摘できる。その役割は陳誠の記述から往來の旅人に宿泊の便と飲食の便を提供することにあつたと思われる (番国志: 545; 周 1991: 71)。こうした隊商宿はしばしば集落間の距離が大きなものになりがちであった東トルキスタンにおいて、集落間の補給地点としての役割を果たしたのであろう。

10) 現在この遺跡は現地にて「タシュ・ラバト」の名で知られる。アラビア語の ribāt はペルシア語、チャガタイ語を経由してウイグル語に rabat の形で伝わった。シュワルツのウイグル語辞典ではこの語に“relay station, rest house, roadside inn”の訳語が当てられている (Schwarz 1992: 534)。

11) この状況は現在も変わっていない。この隊商宿の遺跡の最寄りの集落はアートバーシーであり、周辺の集落から孤立し、アクセスが良くないことが観光上の課題となっているようである (Худяков 2009: 57)。

## 5. 小結

以上、本節ではモグール・ウルス期の宿駅網について諸史料を比較検討し、考察を試みた。本節ではまず“manzil”の語について検討を加え、この語が原義の「下馬・投宿」地点という意味以上に、宿泊機能を伴った場所としての「宿駅」の語を指したことを明らかにした。こうした「宿駅」は集落、隊商宿、宿泊所を指し、これは地理的文脈では街や城邑などの用語と並列して用いられることがあった。続いて「宿駅」の語で表現される「隊商宿」と「宿泊所」について具体的記述と共にこれを検討し、両者が集落とは独立の建物で、往来の旅人に宿泊の便を供与するインフラとして整備されていたことを究明した。わけでも「宿泊所」はワクフを財源とし、TRの記述では往来の旅人への便益が強調されていた（TR: 428）。

なお、宿駅について検討の際取り上げた記述はKhNというカシュミール道とホタン道のものがほとんどであった。では、天山山中のモグール道においてこのような宿駅は如何なる形で存在したのであろうか。これについては、後節にて考察を加える。

## Ⅲ. モグールと交通と通行証

前節では、モグール・ウルスにおける宿駅網についてその実態を究明した。それでは、このようなインフラに支えられた当時の東トルキスタンの交通に、モグールの為政者たちは如何に関与してきたのであろうか。本節では、この点について、モグール・ウルスにおいて発給された通行証とその発給権限、発給対象者の移動形態、通行証による保障内容について検証することで、当時のモグールの為政者による交通管理の在り方を探る。

### 1. 通行証とその発給権限

内陸アジア諸王朝において、領内交通について為政者が関与し、通行証を発給する事例は古来知られている。モンゴル帝国は公用旅行者に牌子（pāyzaḥ）を、マールワラーアンナフルでモンゴル帝国の駙馬（kūrgān）を謳ったティムール朝は領内交通に通行証（nīshān-i rāḥ）を発給し、各々発給対象者に道中の衣食住と替馬を無償で保障した事例が知られている（羽田 1909: 245-49; Silverstein 2007: 151-



53; Roemer 1952: 98-104, 179-82; Mokri 1975: 68-79; 早川 2015b: 36-41)。

モゲール・ウルスにおけるこのような通行証について詳しい記録を残しているのが、1603-07年に当地を訪れたイエズス会士のベントー・ディ・ゴーエシュ (Bento de Góis) である。彼は当地を訪れた際、「カスカル (Cascà/\*Kāshghar)<sup>12)</sup>の王 (Re), コタン (Cotàn/\*Khutan) の領主 (Signore), チャーリス (Cialis/\*Chālīsh) の領主の印のある3通の通行証 (patente)」を得ている (BG: N851)。この内、カスカル王、即ちヤールカンドのハーンが発給した通行証はモゲール領内のチャーリーシュまでに効力を有していた。BGの記述からハーンは嘉峪関までの通しの通行証の発給権限をも有していたようである (BG: N817)。

ホタンの領主の通行証は、ゴーエシュが領主の母ムハンマド・ハーン (Mafmet Can/\*Muḥammad Khān) のメッカ巡礼からの帰途の旅費を融通した礼として発給され、ゴーエシュのホタンへの往復を保障した (BG: N808)。一方チャーリーシュの領主の通行証は「カスカル国王の庶子」たる現地の領主から当地以東の全モゲール領を対象に発給され、

そこ (チャーリーシュ) から20日で、ベネデット助修士とその同行者は他の者たちと共にプッチャーン (Pucciàn/\*Pichān)<sup>13)</sup>に到着し、ここで我等の集団はチャーリスの領主の指揮官 (capitano) から大いに歓迎された。必要なものは全て、その家から滞在中ずっと支給された。そこから城壁と砦で固められたトルファーン (Turfān/\*Ṭurfān) の街に一月滞在した。トルファーンを1605年9月4日に出発し、15日でアラムート (Aramūth) に到着した。そこから城壁で固められたカムール (Camūl/\*Qāmūl) の街に来た。ここに一ヶ月強滞在して道中の疲れを癒した。というのも、ここまでチャーリスの勢力圏が続いていたため、良いもてなしがあったからである。 (BG: N831)

とあるように、その先の街々でチャーリーシュの領主の通行証が効力を発揮した

12) BGは「カスカル」を二通りの意味で用いている。一方はモゲール・ウルス全体を指す際、他方はカーシュガルの街を指す際である。この場合の「カスカル」は前者であり、その中心地はカーシュガルではなく、ヤールカンドであった。

13) BGの該当箇所では、ゴーエシュたちがこの地をトルファーン、ピッチャーン、カムールの順に進んだことになるが、実際の地理を考えるに、トルファーンとピッチャーンの順序がこの逆になる筈である。或いは、BGの伝存過程で両者の地名が逆転してしまったのかも知れない。



ことが窺える。

この際、通行証を発給した三人の地位は、BG では「王 (Re)」もしくは「領主 (Signore)」とされているが、これらの語は各々どの位階を指したのであろうか。BG によると当時のモグールのハーン即ち「カスカル国王」はムハンマド・ハーン (Mahamethan/\*Muḥammad Khān) であった。彼の権威はその支配領域が TCh に、

以下のように伝えられる。ヤールカンド、カーシュガル、アクスー、ウチュ (Uch)、クーサン (Kūsan)、チャーリーシュ、トルファーンの諸国からカームル (Qāmūl)、ホタン、サリーグ・クール (Sarīgh Qūl) の城邑に至るまで、紅玉の鉱山に到るまで、フトバと貨幣鑄造はムハンマド・ハーン陛下の称号で以て飾られ彩られた。(TCh: 31, 55b)

とされるように、東トルキスタン全域で享受されていたようである。だからこそ、チャーリーシュまでのみならず、そこから先の——チャーリーシュの勢力下の——嘉峪関までの通行証の発給権限<sup>14)</sup>を持っていた (BG: N817) のであろう。

問題はホタンとチャーリーシュの「領主」である。TCh によれば、ムハンマド・ハーンの許で、ホタンのハーキム職 (ḥukūmat-i Khutan) にあったのは、シャー・ハイダル・ムハンマド・スルターン (Shāh Ḥaydar Muḥammad Sultān) であった (TCh: 24, 52b-53a)。

一方、チャーリーシュの領主であったのはアブド・アッラヒーム・ハーン (ʿAbd al-Raḥīm Khān) であった (TCh: 29, 55a)。彼はムハンマド・ハーンに派遣されてチャーリーシュ以東を支配していたホダーバンデ・スルターン (Khudābandah Sultān) を破った後、「アブド・アッラヒーム・ハーンはチャーリーシュとトルファーンで独立して地歩を得た」(TCh: 29, 55a) との記述から、チャーリーシュのみならず、それ以東のトルファーンを抑えていたことが確認できる。これは、BG においてピチャーンとカームルがチャーリーシュの勢力下にあり、ゴーエシュがピチャーンに配された「チャーリーシュの領主の指揮官 (capitano)」によってチャーリーシュの通行証故に現地で歓待を受けたとの記述 (BG: N831) を裏付けるものである。故に、このような「領主」とは少なくとも「街 (shahr)」以

14) この際、ゴーエシュたちが明へ向かう意志を敢えて明かさず、チャーリーシュまでの通行証をムハンマド・ハーンに請うたことを留意しておく必要がある (BG: N817)。

上の統治権を任せられた在地の領主たるハーキムを指すものと考えられる。

以上より、BG のいう「王」と「領主」が各々ハーンと在地のハーキムを指し<sup>15)</sup>、少なくともこの両者は通行証の発給権限を有し、各々の通行証はハーンならモグール領内全体の、在地の領主ならその支配領域で有効であったことが推測される。

## 2. 通行証の保障内容

前項ではモグール・ウルスにおける通行証とその発給権限について検証し、明らかにした。では、このような通行証は発給対象者に対して何を保障したのであろうか。これについて、衣食住と移動の観点から検討する<sup>16)</sup>。

通行証の発給は一義的には「安全」に結びつけられるものであった。前述のようにゴーエシュはチャーリーシュにて通行証を発給された際について、「道中の安全のため、かの地（チャーリーシュ）の領主は通行証を与えた」と記述している（BG: N830）。

しかし、このような記述と裏腹にモグール・ウルスにおける通行証は実際にはさしたる役割を果たさなかったようである。まず移動について、ゴーエシュの一行は通行税を免除されず、替馬も支給されなかったようである。

彼（隊商長）は助修士ベネデット（Benedetto）に 10 頭の馬を購入し、既に持っていた 1 頭に加え、11 頭とし、自身と同行者イサク（Isac）の乗用、碧玉と他の荷物と道中の食糧の運搬に充てた。そしてヨルチ（Iolci/\*Yūlchi）に到着した。そこで、関税（gabella）の支払いとヒャルカーン（Hiarcàn/\*Yārkanđ）の通行証の確認を受けた。（BG: N825）

この記述から、ゴーエシュは馬と関税免除のいずれについても通行証から恩恵を被らなかったことが分かる。ゴーエシュの一行は馬の購入こそ免ぜられたものの、これは参加した隊商の隊商長の裁量によるもので、通行証によってモグール側か

15) 在地の領主がハーキムの名を冠されていたことは、TCh に他の箇所にも散見される（TCh: 49a, 15; 59a, 38; 64b, 53 等）。

16) 例えば、同時代、西隣のティムール朝下では、公用使節はその駅伝網によって衣食住と替馬を無償で支給されていた（早川 2015b: 41-42）。

ら支給されたものでない。更に道中の糧食も自前で運搬していたことが窺えるが、これについては後に検討する。

滞在費についても、一部でもてなしを受けることはあれど、基本的には自弁せざるを得なかったようである。ゴーエシュたちはチャーリーシュにて、ヤールカンドから同行していた隊商が長滞在を始めた際、

助修士は早く到着することを願っており、大いなる出費によりたいそう具合が悪く、更なる贈物をその地の領主に与え、先に出発する許可を得た。(BG: N829)

というように、現地で嵩み続ける滞在費に悩まされていた。一方、チャーリーシュの通行証の適用範囲下にあったピチャーンとカームルでは先に引用する如く、温かいもてなしを受けたりしく、特に前者では「必要なものは全て、その家から滞在中ずっと支給された」(BG: N831) ことが特筆されている。これが例外であったか、チャーリーシュの通行証が特に好意的なものであったためかについては、更なる事例との比較検討が必要となろう。

このように、BG の事例を見る限り、モグール・ウルスで発給された通行証は「安全」を目的としつつ、衣食住や替馬をほぼ保障しないものであったことが判明した。

### 3. 「安全」と移動形態

前項では、BG の事例の検討を通し、通行証の保障内容を紹介し、それが「安全」を謳いつつ、滞在費や移動費において何らゴーエシュの助けとならなかったことを確認した。では、この通行証の言う「安全」とは何であったのか。それが隊商への参加という移動形態によるものであったことを本項で検証する。

榎が既に紹介する如く(榎 1974: 75-77)、ゴーエシュ訪問当時のヤールカンドにおいて、隊商長の地位はモグールのハーンから買い取るものになっていた。ゴーエシュによると、

ヒヤルカーン (Hiarcàn/\*Yārkaṇd) の街はとても大きな街で、商人たちの交通も多い。ここはカブール (Cabūl/\*Kābul) や他の場所から来る隊商 (la

compagna de' mercanti) の終点で、カタイオ (Cataio/\*Khitāy) へ向かう別の隊商の起点である。隊商の長の位<sup>17)</sup>を王は高値で売り、道中ずっと商人たちの上に君臨する権限を与える。助修士の目的はこの道の終点たるカタイオに行くことであったから、こうした隊商の合流を待って1年留まらねばならなかった。カタイオに入国できるのは一定の年に限られていたからである。また道は長く危険であったから、多数を伴わないと行くことができなかった。にも拘わらず、この道にはかの王国の境界まで行く人の尽きることがなかった。(BG: N815)

というのがその理由であった。このように、商人たちが隊商に参加する動機は、一つにはこうした隊商そのものが対明使節団の肩書きを帯びること (BG: N837) を利用して嘉峪関を越え明に入国することで<sup>18)</sup>、他方には大勢で移動することによる道中の安全確保であった。先のゴーエシュの記述は、1550年頃にイスタンブールのブズベック (De Busbecq) の許を訪れたトルコ人ホージャの証言によって裏付けられる。曰く、

それから人々は特筆すべき都市とカタイの (Cathainus) 欲望によって火をつけられ、進発する商人たちに加わった。即ち彼等は大人數で共に動き、彼等の王国の国境を訪れる習慣があったのである。少人数集団のための道はあっても、全く不十分なものであった。たくさんの不実な部族が道に巢食い、旅人は常に彼らの攻撃に怯えねばならない。… (中略) …どこででも糧食糧秣の欠乏が脅威をもたらす。故にどの旅人も自身の生存に必要な食糧、そして自らの命の塩を持つことを必要としていた。それらのものは多数の駱駝 (magno numero cameli) に乗せて運ばれていた。そのような大人數の集団を

- 
- 17) 隊商長は名をキャラバン・バーシー (Carvān Basci/\*kārwan bāshī) といい、この地位を買取った者はハーンの許可状 (licentia) を授けられて、当の地位を得たという。その権力は絶大で、参加する商人を処罰・投獄する権限さえあった (BG: N818)。とはいえ、隊商長もその利潤を大きくしたかったため、自らの隊商の規模を増すことに余念がなく、常に自らの隊商の規模の拡大することで儲けを大きくしようと図っていた (BG: N822, N829)。
- 18) このような隊商長が対明貿易に際して、モグール・ウルスからの使節を装っていたことは既にゴーエシュの述べる所である (BG: N837)。対明貿易に従事するムスリムたちはこのことを認識して使節の地位を装って私貿易を営んでおり (KhN: 143; HM: 16r.), 明の当局もその実情を把握しつつ手を打たずにいたようである (明史西域伝四: 8614)。

人々はキャラバン (carawāna) と呼んでいる。(TD: 309-10)

この TD の記述から、隊商を組んで移動する動機に更に、道中の食糧の補給の問題があったことも浮かび上がる。これはゴーエシュも経験した問題であった。彼はクチャ (Cuciā/\*Kūsān) に到着した際、1 ヶ月逗留したが、その理由を「悪路、重い石の積み荷、そして食糧の欠乏で、それまでに極めて消耗していた馬を回復させるためである」(BG: N828) と説明し、道中の補給に苦労した様を活写している。実際ゴーエシュはクチャのみならず、アクスーで 15 日、クチャで 1 ヶ月、チャーリーシュで 3 ヶ月、トルファーンで 1 ヶ月、カームルで 1 ヶ月と、道中の街では何れも長期滞在している。理由は食糧補給のためか、馬の回復を待つためか、道中の交易のためか、或いはその複合的要因によるものであろう。

以上より、通行証発給の目的とされた「安全」とは、道中における危険と食糧欠乏に対処するために、大規模な隊商に参加することで得られるものということが窺われる。通行証はいわば公認の隊商への参加推薦状としての性格を持っていたのかも知れない。

#### 4. 小結

以上、本節ではモグール・ウルスにおける通行証の検討を通し、モグールの為政者が如何にして領内の交通に関与して来たかを検討した。その結果、当地の通行証は道中の「安全」のために発給されるものの、必ずしも移動費も滞在費も保障するものではなく、ティムール朝のもののように駅伝網から発給対象者へ支援を行わしめるものではなかった。寧ろ、公認の隊商への参加を認め、行く先々の領主へ当人の身分保障をするもので、それ以上のものではなかったようである。

#### IV. モグール・ウルスの「駅伝制」

前節で通行証への検討を通し、モグール・ウルスにおいては通行証の発給対象者も隊商に加わって費用を自弁している姿が浮かび上がった。では、モグール・ウルスにおいて駅伝制は存続しなかったのか。これについて、本節では当時の使節にまつわる記述を検討し、いよいよ結論に迫っていきたい。

## 1. モグール・ウルス発の使節

前章で通行証について取り上げた事例は主に BG に拠っていた。ここで重要になるのはゴーエシュが公式使節としてではなく、商人としての立場で<sup>19)</sup> モグール領内を訪れ、旅していたことである。駅伝網は公用使節にのみ供される場合も見られ<sup>20)</sup>、その場合、商用旅行者はその恩恵に与えないことがあった。そこで本節では、モグールのハーンの命を受けての公用旅行の事例を取り上げて検討する。

モグール・ウルスを取り巻く使節の記録は、そこを通過した使節(ナッカーシュ、陳誠など)の事例は記録があれど、当のモグールたちに関わるものになると、管見の限り記録事例がほとんどないのが実情である。そんな中、モグールのハーンが派遣した使節の事例として貴重なのがミールザー・ティーニー・ピーク・ピークチャーの記録である。彼はユールバルス・ハーンの許、ブハラのアブド・アルアズィーズ・ハーンからの使節への答礼使節団の長として、ブハラへ派遣された。

この頃、ブハラからサイヒム・クリー (Saykhim Qulī) というアミールが、アブド・アルアズィーズ・ハーンからの使臣として、たくさんの贈物、貢物を伴ってやって来た。ハーンはそのため大変喜び、その地からミールザー・ティーニー・ピーク・ピークチャーを(使臣に)任じた。ピークは自らの地位に応じ、先方の10倍もの華麗、壮麗、大量たる供を仕立てて出発した。彼の兄弟アリーシャー・ピーク (‘Alīshāh Bīk) は同行者の務めにあり、商人頭 (malik al-tujjār) のハーン・ハージー・フラード (Khān Hājī Fulād) は荷物と宿場 (marḥalat) を担当し、ヤサウルから10人、剛胆者たちから10人、バフシから10人、各隊から10人を同行者となした。(TCh: 77b, 82-83)

ここで重要なのは使節団の規模以上に、同行した商人頭の役掌である。彼はモグールの公式使節団の随行員でありながら、「荷物」の他に「宿場」を担当していた。このことは即ち、先に検討した宿駅 (manzil) が国家の管理を受けたものではなく、使節団で「宿場」を担当する者によって手配されていたことを示す。

19) 彼は現地でのムスリムとの軋轢を避けるため、アルメニア人キリスト教徒のアブド・アッラーフ (Abdulā/\* Abd Allah) と名乗ってモグール領内を旅していた (BG: N805)。

20) モンゴル帝国期には本来公用交通に供されていた筈の駅伝網が通行証の乱用で商用旅行にも用いられ、その財政を蝕んでいたことが知られている (本田 1991: 292-97; Silverstein 2007: 151)。

もはやモグール・ウルスにおいては公式使節団さえ駅伝網を用いていないことは明らかである。

当時の道の危険性については既に再三引用している所であるが (BG: 815; TD: 205-06), この危険はゴエシュのような商用旅行者にとってのみならず, モグールの公人にとってももはや無縁ではなかったようである。先に取り上げたティーニー・ビーク・ビークチークの使節団はプハラを訪問後, 答礼使節のシャー・ビーク (Shāh Bīk) を伴い無事ヤールカンドに帰還した。ユールバルス・ハーンはこの答礼使節に対し, クーチュカル・ビーク (Qūchqār Bīk) を同行させたが, 彼は帰路にアンディジャーンの盗賊による略奪の憂き目に遭い, 這々の態で逃げ帰っている (TCh: 83, 77b)。

このように, モグールのハーンの命を受けた使節にとってもその道中は必ずしも安全なものではなく, 道中で襲撃の憂き目に遭う可能性さえ潜んでいた。同様に, 1655/56 年にトルファーンの領主アブー・アルムハンマド・ハーン (Abū al-Muḥammad Khān) が没した際, その部下ムハンマド・ムーミン・スルターン (Muḥammad Mūmin Sultān) が主君の死の責を追わされて追放され, ヤールカンドまでその遺骸を運ぶこととなったが, 「この時, 道は非常に危険であった (TCh: 76, 75a) とその道中の危険が強調され, その当時の道が公人の移動にとってさえ極めて危険であったことが改めて確認できる。このような記録からは公人の移動に替馬を提供し, 駅間の道の安全保障を提供するような駅伝網の存在は感じられず, 当時既にモグール・ウルスにおいて駅伝制は機能していなかったことが窺える。

では, 駅伝網が機能していなかったのは, モグール・ウルスの内情が乱れ, 道中の治安を保てなくなったためであろうか。これについて, TR が興味深い記述を残している。1516 年, スルターン・サイド・ハーンが兄のマンスール・ハーンに服属した際,

この二兄弟の和解から 20 年間, 平和と安全があり, 個人がヒターイ (Khitāy) のカームール (Qāmūl) からアンディジャーン (Andijān) <sup>21)</sup> まで独りで行き,

21) この一節はマンスール・ハーンについての章の中のものであるが, スルターン・サイド・ハーンについての章の中でも同様の行が見られ, そこでは「アンディジャーン」が「フェルガーナの地 (wilāyat-i Farḡānāh)」と表現されている (TR: 170)。



糧食も一切必要なく、それどころか毎晩家（khānah）でもてなされたほどであった。（TR: 161）

TR の描く状況をどこまで額面通り受け取るかはさておき、この状況は TD, BG, TCh に見える危険な道中と、その治安状況からして隔世の感がある。糧食もなくモグール・ウルスを東西に横断できるという記述から、整備された駅伝網の存在を疑いたくなるが、注意すべきは毎晩もてなされる先が「宿駅（manzil）」でも「駅（yām）」でもなく、「家（khānah）」であることである。この平時においても、旅人はモグール・ウルスの公的な駅伝網ではなく、個人の家の招待に依拠していたとの記述はこの時期においても駅伝網が機能していなかった可能性を推測させる。無論、駅伝網が所与の存在として言及されなかった可能性も排除されるものではないが、少なくとも TR にはマンスール・ハーンやスルターン・サイード・ハーンの時代における駅伝制を示す積極的証拠がないことは留意されるべきであろう。

## 2. 小結

以上、本節ではモグール・ウルスにおいて駅伝制が存在したかについて、公式使節の事例に則して検討を加えた。その結果、モグール・ウルスは少なくともその南遷後、ティーニー・ビーク・ビークチークの事例に見るように、宿泊先を商人頭が手配していることから駅伝制を用いていないことが明らかで、基本的には公式使節といえども隊商の形で移動していたことが明らかになった。その理由の一つには、駅伝網が整備されていないが故の食糧補給の困難の解決という現実的理由があったものと思われる（BG: N828; TD: 205-06）。

## おわりに

本論では、チャガタイ・ウルスの東西分裂後、東トルキスタンに蟠踞したモグール・ウルスの後期（16～17世紀）の交通とその掌握について、宿駅網、通行証、駅伝制の有無の三つの観点から検討を加えた。

第一節ではモグール・ウルスの南遷前後の社会情勢と支配形態の変容を瞥見し、本稿で扱うモグール・ウルス後期の交通の時代背景を確認した。



第二節で確認した通り、モグール・ウルスは領内に広範な宿駅網を抱えていた。それは村、隊商宿、宿泊所の類いで街や城邑の間を緊密に結んでいた。これらの駅の財源は一部ワクフに拠り、基本的にはティムール朝やモンゴル帝国のように為政者が積極的・組織的に維持・運営する類いのものではなかった。

第三節で確認した通り、モグール・ウルスにおいて旅行者に発給された通行証はまず第一に道中の「安全」を保障するのが目的であった。これにはモンゴル帝国やティムール朝の類例と違って、旅行者に衣食住や移動手段の便宜を図るものではなく、寧ろ公認の隊商への参加推薦状としての性格が窺えるものであった。

第四節で確認した通り、モグール・ウルスにおいて、少なくとも南遷後には駅伝制は機能していなかった。それ故、たとえ公式使節といえど、隊商に参加し、その数でもって道中の危険や食糧の欠乏に対処する必要があった。

このように、南遷後のモグール・ウルスにおいては、駅伝が整備された王道 (shāhrāh) は存在せず、旅人は隊商を組んで宿駅伝いに進んでいた。後に清がこの東トルキスタンの地を支配し、「既存の langar を繋いだものを道とする」(堀 1979: 101) ようになる流れは既にモグール・ウルスの時代から形成されていたのである。東トルキスタンにおいてモンゴル帝国期に整備された道は、モグールが求心力を失い、各オアシスに分散していくにつれ、徐々にその維持が出来なくなっていく行き、再びこれらの道が整備されるようになるにはこの地における清の台頭を待たねばならない。

[付記] 本稿作成にあたり、堀直氏、荒川正晴氏、松井太氏を初めとする方々から多大な助言をいただいた。ここに記して感謝する次第である。

## 参考文献

ET<sup>2</sup>: Gibb, H. A. R. et al. (eds.) (1986-2004) *The Encyclopaedia of Islam* (2nd Edition), I-XII+index, Leiden.

Elr: Yarshater, E. (ed.) (1982-) *Encyclopaedia Iranica*, I-, London.

Abu-Lughod, J. L. (1989) *Before European Hegemony: the World System A.D. 1250-1350*, Oxford.

Barthold, V. V. (1962) *Four Studies on the History of Central Asia 1: I. A Short History of*

- Turkestan, II. History of Semirechye* (V. & T. Minorsky, tr.), Leiden.
- Boyle, J. (tr.) (1958) *The History of the World-Conqueror*, Manchester.
- Bregel, Y. (2003) *An Historical Atlas of Central Asia*, Leiden.
- Bretschneider, E. (1910) *Mediaeval Researches from Eastern Asiatic Sources: Fragments towards the Knowledge of the Geography and History of Central and Western Asia from the 13th to the 17th Century*, London.
- Chabbi, J. & Rabbat, N. (1995) “ribāṭ”, *El<sup>2</sup>*, VIII: 493-506.
- D’Encausse. (1970) « Les routes commerciales de l’Asie centrale et les tentatives de reconquête Astrakhan d’après les registres des Affaires importantes des Archives ottomanes », *Cahiers du monde russe et soviétique*, XI (3): 391-422.
- Didier, M. (2012) *Chen Cheng (1365-1457): Ambassadeur des premiers empereurs Ming*, Paris.
- Elisséeff, N. & Andrews, P. A. (1991) “Manzil”, *El<sup>2</sup>*, VI: 454-457.
- Gazagnadou, D. (1994) *La poste à relais: la diffusion d’une technique de pouvoir à travers l’Eurasie: Chine, Islam, Europe*, Paris.
- Golden, P. B. (2000) *The King’s Dictionary: the Rasūlid Hexaglot: Fourteenth Century Vocabularies in Arabic, Persian, Turkic, Greek, Armenian and Mongol*, Leiden.
- Kim, H. (2010) “Eastern Turki Royal Decrees of the 17th Century in the Jarring Collection”, in: Millward, J. A., Shinmen, Y., and Sugawara, J. (eds.), *Studies on Xinjiang Historical Sources in 17-20th Centuries*, Tokyo: 59-118.
- Kīyānī, M.-Y. & W. Kleiss (1990) “Caravansary”, *Elr*, IV (7): 798-802.
- Ligeti, L. (1972) *Monuments préclassiques*, I, Budapest.
- Minorsky, V. (1948) “Tamīm ibn Baḥr’s Journey to the Uyghurs”, *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, XII (2): 275-305.
- Mokri, M. (1975) « Un farmān de Sultān Ḥusayn Bāyqarā recommandant la protection d’une ambassade ottomane en Khorāsān en 879/1474 », *Turcica*, V: 68-79.
- Olbricht, P. (1954) *Das Postwesen in China: unter der Mongolenherrschaft im 13. und 14. Jahrhundert*, Wiesbaden.
- Roemer, R. (1952) *Staatsschreiben der Timuridenzeit*, Wiesbaden.
- Schwarz H. G. (1992) *An Uyghur-English Dictionary*, Bellingham.
- Silverstein, A. J. (2007) *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge.

- Yule, H. (ed. & tr.) (1913) *Cathay and the Way Thither. Being a Collection of Medieval Notices of China*, I-IV, London.
- Худяков, Ю. С. (2009). “Таш Рабат-Караван-сарайили замок”, *Природа*, МСХХVI (6): 55-57.
- 荒川正晴 (2010) 『ユーラシアの交通・交易と唐帝国』 名古屋: 名古屋大学出版会.
- 榎一雄 (1974) 「シルクロードの国際貿易」, 『思想』 DCVI, 再録『榎一雄著作集 第五卷 東西交渉史Ⅱ』 1993: 53-88.
- (1978a) 「明代の交通」, 『月刊シルクロード』 IV (2), 再録『榎一雄著作集 第三卷 中央アジア史Ⅲ』 1993: 133-143.
- (1978b) 傅安の西域奉使について, 『歴史教育』 XXVI, 再録『榎一雄著作集 第五卷 東西交渉史Ⅱ』 1993: 11-22.
- 小野浩 (2010) 「ギヤースッディーン・ナッカーシュのティムール朝遣明使節行記録 全訳・註解—ハーフィズィ・アブルー『バイスングルの歴史精華』から—」, 窪田順平 (編) 『ユーラシア中央域の歴史構図 13～15 世紀の東西』 京都: 総合地球環境学研究所: 275-430.
- ジャリロフ・アマンベク, 河原弥生, 澤田稔, 新免康, 堀直 (編) (2008) 『『ターリーヒ・ラシーディー』 テュルク語訳附編の研究』 東京: NIHU プログラム「イスラーム地域研究」 東京大学拠点.
- 周連寛 (校注) (1991) 『西域行程記: 西域番國志』 北京: 中華書局.
- 佐口透 (1943) 「モンゴル人支配期のウイグルスタン」 I-II, 『史学雑誌』 LIV (8): 1-71; LIV (9): 72-97.
- 嶋田襄平 (19) 「ホーチャ時代のベク達」 『東方学』 III: 70-78.
- 党宝海 (2004) 「蒙古察合台汗国の駅交通」, 『西域研究』 2004 (4): 15-22.
- 礪波護, 岸本美緒, 杉山正明 (2006) 『中国歴史研究入門』 名古屋: 名古屋大学出版会.
- 羽田亨 (1909) 「蒙古駅伝考」, 『東洋協會調査部學術報告』 I, 237-275, 再録『羽田博士史学論文集 上』 1957: 1-31.
- (1930) 『元朝驛傳雜考』 東京: 東洋文庫.
- 濱田正美 (1998) 「モグール・ウルスから新疆へ」, 『岩波講座世界歴史』 XIII: 97-119.
- 早川尚志 (2015a) 「明代東トルキスタンの交易路とその変遷」, 『ラーフィダーン』

- XXXVI: 83-110.
- (2015b) 「ティムール朝期の「一日行程」と駅伝制」, 『内陸アジア史研究』 XXX: 23-50.
- 堀川徹 (1991) 「シャイバーン朝とオスマン帝国—文書史料に見る交易路の変遷—」, 『西南アジア史研究』 XXXIV: 43-75.
- 堀直 (1975) 「明代のトゥルファーンについて」, 『待兼山論叢 史学篇』 VIII: 13-37.
- (1978) 「中央アジア及び西アジアに関する明代の一史料——「西域諸国」と「西域土地人物略」について」, 『イスラム世界』 XIV: 37-55.
- (1979) 「清代回疆の交通事情：軍台と卡倫を中心として」, 『大手前女子大学論集』 XIII, 95 -107.
- 本田実信 (1991) 『モンゴル時代史研究』 東京：東京大学出版会.
- 間野英二 (1964) 「十五世紀初頭のモグーリスターン——ヴァイス汗の時代」, 『東洋史研究』 XXIII: 1-27.
- (1966) 「モグーリスターン遊牧社会史序説」, 『西南アジア研究』 XVII: 15-36.

(京都大学大学院文学研究科博士前期課程)